Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2502

27. 09. 95

Große Anfrage

der Abgeordneten Monika Ganseforth, Brigitte Adler, Ingrid Becker-Inglau, Friedhelm Julius Beucher, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Anni Brandt-Elsweier, Tilo Braune, Edelgard Bulmahn, Ursula Burchardt, Dr. Marliese Dobberthien, Annette Faße, Elke Ferner, Lothar Fischer (Homburg), Gabriele Fograscher, Arne Fuhrmann, Dr. Peter Glotz, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hagemann, Christel Hanewinckel, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Stephan Hilsberg, Ingrid Holzhüter, Lothar Ibrügger, Barbara Imhoff, Gabriele Iwersen, Nicolette Kressl, Thomas Krüger, Horst Kubatschka, Konrad Kunick, Christa Lörcher, Ulrike Mascher, Heide Mattischeck, Ursula Mogg, Dr. Edith Niehuis, Doris Odendahl, Günter Oesinghaus, Karin Rehbock-Zureich, Margot von Renesse, Günter Rixe, Siegfried Scheffler, Ursula Schmidt (Aachen), Heinz Schmitt (Berg), Dr. Angelica Schwall-Düren, Bodo Seidenthal, Lisa Seuster, Wieland Sorge, Wolfgang Spanier, Antje-Marie Steen, Jörg Tauss, Margitta Terborg, Wolfgang Thierse, Franz Thönnes, Siegfried Vergin, Reinhard Weis (Stendal), Hildegard Wester, Lydia Westrich, Inge Wettig-Danielmeier, Berthold Wittich, Verena Wohlleben, Hanna Wolf (München), Dr. Peter Struck, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Frauen und Mobilität

Mobilität ist eine Voraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Die Möglichkeit, bestimmte Ziele erreichen zu können, entscheidet über soziale Kontakte, Berufsausübung, die Teilnahme an Aus- und Weiterbildungen und Freizeitaktivitäten sowie die Ausübung von Hobbys. Zeitbudgetanalysen zeigen, daß durchschnittlich etwa 75 % des Tages zu Hause, etwa 21 % an auswärtigen Zielen und etwa 4 % (eine Stunde täglich) im Verkehr verbracht werden. Die im Verkehr verbrachte Zeit ist im Laufe der Jahre ebenso konstant geblieben wie die Zahl von drei Wegen pro Tag bzw. 1 000 Wegen pro Person und Jahr.

Durch die Motorisierung haben sich allerdings die Entfernung der Ziele und die Länge der zurückgelegten Wege, d. h. die Verkehrsleistung, vergrößert. Durch immer schnellere Fahrzeuge und immer größere Geschwindigkeiten hat sich beispielsweise zwischen 1950 und 1990 die Verkehrsleistung (Personenkilometer) verachtfacht. Die Verkehrsleistung ist zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen sehr unterschiedlich verteilt. Beispielsweise haben die ungleiche Pkw-Verfügbarkeit von Männern und Frauen sowie die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung einen

wesentlichen Einfluß auf die Verkehrsleistung und den Mobilitätsbedarf.

Frauen haben häufig wesentlich höhere und komplexere Mobilitätsbedürfnisse als Männer, deren tägliche Wege vor allem zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bestehen. Obwohl Frauen in zunehmendem Maße erwerbstätig sind, ist die Mehrzahl von ihnen weiterhin für Haushalt sowie Erziehung und Betreuung der Kinder zuständig. Deshalb müssen die Wege, die im Rahmen von Berufstätigkeit, Betreuung von Kindern und alten Menschen sowie Versorgung des Haushalts zurückzulegen sind, möglichst effektiv verknüpft werden, da häufig alles in einem engen zeitlichen Rahmen abgewickelt werden muß (Arbeitszeiten, Kindergarten- oder Schulzeiten, Öffnungszeiten von Behörden und Geschäftszeiten). Dazu kommt die Begleitverkehrsarbeit für die Kinder, die vor allem deshalb notwendig wird, weil ihre Gefährdung durch den Straßenverkehr immer größer wird. Viele notwendige Erledigungen lassen sich dabei nicht auf einem einzelnen Weg realisieren, wie dies z. B. im Rhythmus Arbeit – Freizeit der Fall ist.

Verkehrsplanung wird fast ausschließlich von Männern gemacht, die über ein eigenes Auto verfügen und die von der Haus- und Familienarbeit befreit sind, weil sie sie an ihre Partnerin delegiert haben. Frauen sind in Entscheidungsgremien der Verkehrsplanung selten vertreten. Die Verkehrsplanung ist daher vorrangig auf die Männer bzw. die motorisierte, im Berufsleben stehende Personengruppe zugeschnitten.

Den komplexen Bewegungsbedürfnissen von Frauen wird jedoch durch die Gestaltung unseres Verkehrssystems – vor allem im ländlichen Raum – zu wenig Rechnung getragen. Im Gegenteil – die Unterbewertung der Leistungen von Frauen drückt sich auch in der Vernachlässigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse in der Verkehrspolitik aus. Dabei lassen sich Frauen nicht als homogene Gruppe definieren, sondern müssen nach Alter, Familienstand, Erwerbstätigkeit, Anzahl und Alter der Kinder, Nationalität usw. differenziert werden. Nutzerinnen von Angeboten des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgängerinnen, Radfahrerinnen) müssen sich im öffentlichen Raum Straße einer motorisierten Minderheit, überwiegend Männern, unterordnen und erhebliche Beeinträchtigungen ihrer Bewegungs- und Entscheidungsfreiheiten in Kauf nehmen; ein Problem, das den gesamten Lebenszusammenhang von Frauen beeinflußt.

Zusätzlich zwingt die Angst vor Bedrohung, Gewalt und sexuellen Belästigungen, besonders in schlecht beleuchteten Straßen, Unterführungen, Parks und auf Parkplätzen, an abseits gelegenen Haltestellen von Bus und Bahn und auf einsamen Wegen, Frauen zu besonderen Vorsichtsmaßnahmen oder zum Mobilitätsverzicht.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

A. Zahlenbasis

1. Wie hoch sind die Zahl und der Anteil der Personen mit und ohne Pkw-Besitz, verteilt nach Geschlecht und Alter?

Welche Hubraumklassen lassen sich den jeweiligen Besitzergruppen zuordnen?

Wie hoch ist der Anteil der Frauen, wie hoch der Anteil der Männer, die als Alleinlebende bzw. Alleinerziehende einen Pkw besitzen?

Wie hoch sind die Zahl und der Anteil an Haushalten mit und ohne Pkw-Besitz, bezogen auf die Haushaltsgröße?

2. Wie hat sich der Pkw-Besitz in den deutschen Haushalten – differenziert nach neuen und alten Bundesländern – in den letzten Jahren entwickelt?

3. Wie verteilen sich der Führerscheinbesitz und die Pkw-Verfügbarkeit nach Alter und Geschlecht jeweils für die alten und die neuen Bundesländer?

4. Wie verteilt sich die Verkehrsteilnahme als Pkw-Fahrer und -Fahrerin und Mitfahrer und Mitfahrerin nach Alter und Geschlecht?

5. Wie ist die Geschlechterverteilung bei der Benutzung von Linien- und Charterflügen?

6. Wie verteilen sich Wegezwecke und die jeweils benutzten Verkehrsmittel, bezogen auf Alter und Geschlecht?

   Wie verteilen sich Wegelänge, Wegehäufigkeit und die jeweils benutzten Verkehrsmittel, bezogen auf Alter und Geschlecht?

7. Gibt es geschlechtsspezifische Unterschiede über die Art von Verkehrsübertretungen?

   Wie verteilen sich die Eintragung in die Flensburger Kartei und der Führerscheinentzug auf Männer und Frauen?

8. Wie verteilen sich die Verursacher und Verursacherinnen von Pkw-Unfällen mit Sach- und Personenschaden nach Alter und Geschlecht?

   Welche Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen (Pkw-Fahrer/Mitfahrer und Mitfahrerinnen, Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen, Fußgänger und Fußgängerinnen) sind von diesen Unfällen als Opfer mit welcher Verletzungsschwere betroffen?

B. Maßnahmen gegen die Bedrohung von Frauen in öffentlichen Räumen

9. Welches sind „Angsträume", die von Frauen gemieden werden?

   Mit welchen Maßnahmen können die objektive und die subjektive Sicherheit verbessert werden?

   Was tut die Bundesregierung, um die Sicherheit von Frauen zu erhöhen?

Beteiligt sich die Bundesregierung an entsprechenden Untersuchungen, Maßnahmen oder Modellen der Länder und Kommunen zur Prävention?

An welchen?

10. Wie gedenkt die Bundesregierung auf die Analyse in der Dokumentation „Sicherheitsbeitrag spezieller nächtlicher Beförderungsangebote (Disco-Busse)" (BMFJ, 1994) zu reagieren, nach der „Mobilitätssicherung und sichere Mobilität (...) die weitere Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs auch in Zeiten und Räumen geringer Verkehrsnachfrage (erfordern)"?

    Wann wird die Bundesregierung für die Garantie eines ÖPNV-Mindeststandards sorgen?

11. Wie hoch ist der Anteil der Parkhäuser, Parkgaragen und Parkplätze, die spezielle Parkplätze für Frauen vorhalten?

    Welche Maßnahmen werden ergriffen, und welche Kosten entstehen, um beispielsweise Frauenparkplätze auszuschildern und speziell zu sichern?

    Werden diese Parkplätze von männlichen Nutzern respektiert?

    Gibt es Konflikte?

    Hält die Bundesregierung die Ahndung als Ordnungswidrigkeit bzw. die Verhängung von Bußgeldern für Männer, die diese Plätze unberechtigterweise nutzen, für eine geeignete Maßnahme?

    Wie bewertet die Bundesregierung spezielle Frauenparkplätze?

12. Gibt es spezielle Frauenparkplätze auf Autobahnen oder an Autobahnraststätten?

    Wie beurteilt die Bundesregierung solche Maßnahmen?

13. Wie müßten Parkmöglichkeiten gestaltet werden, so daß angstfreies Parken für Männer und Frauen gewährleistet wird?

14. Wie kann die Sicherheit für Frauen in U- und S-Bahnen, in den Zügen des Nah- und Fernverkehrs, auf Bahnhöfen, in Bahnhofsunterführungen und in Bahnhofsnähe (Parkplatz, Fahrradstand, Bushaltestelle) verbessert werden?

15. Wie können für Frauen die Wege von und zur Arbeit in den frühen Morgen- und den Abendstunden sicher gemacht werden?

16. Welche Angebote gibt es, um in Zeiten mit schwachem ÖPNV-Angebot die Mobilität speziell für Frauen zu gewährleisten?

    Gibt es Konflikte mit speziellen Angeboten für Frauen?

    Gibt es Angebote, die unter bestimmten Bedingungen auch Männern zur Verfügung stehen?

    Wie beurteilt die Bundesregierung Angebote speziell für Frauen?

17. Wie beurteilt die Bundesregierung die Idee der Frauen-Nachttaxen?

    Wie viele solcher Angebote gibt es?

    Wie verteilen sie sich auf die Städte bzw. den ländlichen Raum?

    Wie werden sie finanziert?

    Welche Erfahrungen gibt es mit diesen Angeboten?

    Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung von Frauenbeauftragten, die Frauen-Nachttaxen als Sonderform des Linienverkehrs (§ 43 PBefG) rechtlich in den Linienverkehr einzubinden?

18. Für welche Wegezwecke werden diese speziellen Frauenangebote jeweils genutzt?

    Wie hoch sind die Akzeptanz und die Wirksamkeit dieser Angebote?

    In welchem Umfang werden sie von welchen Frauen genutzt (junge Frauen, erwachsene Frauen, Seniorinnen, Mütter mit Kindern, Gruppen oder Einzelfahrerinnen)?

    Wie viele Angebote wurden wieder eingestellt?

    Aus welchen Gründen?

19. Welche Maßnahmen gibt es, um Frauen im öffentlichen Raum wehrhafter zu machen?

    Wie verbreitet ist die Ausstattung von Frauen mit Selbstverteidigungswaffen (z. B. Tränengas) und vergleichbaren Geräten?

    Welche speziellen Trainingsprogramme zur Selbstverteidigung gibt es?

    Wer bietet sie an?

    Wie werden sie finanziert?

    Wie und von welchen Frauengruppen werden sie angenommen?

20. Gibt es Programme für Frauen mit Informationen und Verhaltenstraining für gefährliche Situationen?

    Wer bietet sie an?

    Wie wird erreicht, daß diese Programme nicht die Tendenz oder das Ergebnis haben, Frauen zu Mobilitätsverzicht zu bewegen?

    Wann ist mit der Umsetzung der Lehrgangskonzeption für die Polizei zum Thema „Männliche Gewalt gegen Frauen“ zu rechnen?

C. Frauen in Entscheidungsgremien

21. Wie groß ist der Frauenanteil in den für die Verkehrsplanung zuständigen Ämtern und in den Führungspositionen der Kommunen (Städte, Landkreise, Regionalverwaltungen)?

22. Wie groß ist der Frauenanteil in den Verkehrsverbünden, bei der Deutschen Bahn AG, in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und in der Fördergesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)?

    Wie hoch ist der Frauenanteil in den jeweiligen Führungsgremien?

23. Wie groß ist der Frauenanteil in den für die Verkehrsplanung zuständigen Landes- und Bundesministerien?

    Wie groß ist der Frauenanteil in Führungspositionen?

24. Wie groß ist der Frauenanteil in den mit Verkehrstechnik und -planung befaßten Instituten der Hochschulen und in den entsprechenden wissenschaftlichen Einrichtungen?

    Wie groß ist der Anteil in Führungspositionen?

25. Wie hoch ist der Frauenanteil in den Vorständen und in den Entscheidungsgremien der Auto-, Fahrrad- und Luftverkehrs-Interessenverbände sowie der traditionellen und der neuen Verkehrsverbände (z. B. ADAC, VCD)?

    Wie hoch ist jeweils der weibliche Mitgliederanteil?

26. Wie kann eine angemessene Beteiligung von Frauen an verkehrspolitischen Entscheidungen erreicht werden?

    Welche Instrumente gibt es?

    Welche Vor- und Nachteile haben sie?

    Welche Erfolge sind festzustellen?

    Ist die Bundesregierung bereit, in Modellversuchen die Beteiligungsinstrumente zu erproben?

27. Wie beurteilt die Bundesregierung Instrumente wie quotierte Besetzung von Positionen in Einrichtungen von Verkehrsplanung, Verkehrsberatung und Verkehrspolitik?

    Wie beurteilt die Bundesregierung Beteiligungs- und Einflußmöglichkeiten von Frauenbeauftragten und Frauenausschüssen?

    Was hält die Bundesregierung von Möglichkeiten der „aufsuchenden Beteiligung"?

D. Frauen als Verkehrsteilnehmerinnen

28. Wie kann die Verkehrspolitik Mobilitätsbedürfnisse von Frauen bzw. von nichtmotorisierten Personen besser berücksichtigen (z. B. von Seniorinnen, jungen Frauen, Müttern mit Kindern, erwerbstätigen Frauen, die Beruf und Familie verknüpfen müssen)?

    Welche Möglichkeiten gibt es, um die ungleichen Lebens- und Arbeitsbedingungen von Frauen in Stadt und Land anzugleichen?

    Welche Beiträge leistet die Bundesregierung, um die Mobilitätschancen von Frauen im ländlichen Raum zu verbessern?

29. Kann die Bundesregierung den Umfang der Begleitverkehrsarbeit, die Frauen leisten, benennen?

    Was tut die Bundesregierung, um diesen Teil des Verkehrs, der bislang aufgrund nicht ausreichend differenzierender Erhebungsmethodik häufig fälschlich unter dem Wegezweck „Freizeit" subsumiert wird, erkennbar zu machen?

    Welche Konzepte hat die Bundesregierung, um die Begleitverkehrsarbeit von Frauen zu verringern, überflüssig zu machen oder wenig aufwendig abzuwickeln?

30. Was sollte nach Ansicht der Bundesregierung getan werden, um den Umweltverbund (ÖPNV, zu Fuß, Fahrrad) im Freizeitverkehr attraktiver zu machen?

    Wie beurteilt die Bundesregierung die Erkenntnisse, die die Untersuchung „Freizeit und Mobilität" des Freizeit-Forschungsinstituts der British-American Tobacco (B.A.T.) in bezug auf die unterschiedlichen Motive für Freizeitmobilität bei Männern und Frauen ermittelt hat?

31. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Studie des ACE (Autoclub Europa), nach der Arbeitnehmerinnen im Unterschied zu ihren männlichen Kollegen eher bereit sind, auf dem Weg von und zur Arbeit vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen?

32. Welche Möglichkeiten bieten neue Kommunikationsmöglichkeiten oder Telematik zur Verbesserung der Mobilität von nichtmotorisierten Personen (Kindern und Jugendlichen, Frauen, Seniorinnen)?

33. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung, durch eine entsprechende Raumplanung die Zwangsmobilität zu verringern, so daß die Bedürfnisse des täglichen Bedarfs ohne Pkw-Nutzung befriedigt werden können (Lebensmittel, Post, Friseur, Ärztinnen und Ärzte, Spielplatz, Erholungsmöglichkeiten, Kneipe usw.)?

    Was tut die Bundesregierung, um diese Forderung zu unterstützen bzw. nicht zu behindern?

    Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um den nichtmotorisierten Teil der Bevölkerung nicht in seiner Lebensqualität und in seinem Bewegungsbedürfnis einzuschränken?

34. Kann die Bundesregierung Erkenntnisse der schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung bestätigen, daß ältere Menschen, besonders Frauen, beim Überqueren der Fahrbahn häufig auf der zweiten Straßenhälfte in kritische Situationen kommen?

    Wie hoch ist der Anteil der Autofahrer, die die Pflicht zum Anhalten an Zebrastreifen nicht befolgen?

    Welches sind die Hauptursachen der Unfälle an Zebrastreifen?

    Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet, die Überquerung von Fahrbahnen zu erleichtern?

35. Welche Möglichkeiten bestehen zur Verbesserung der Sicherheit von radfahrenden Kindern?

    Wie können ältere radfahrende Personen besser vor Unfällen geschützt werden?

36. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Hintergründe der Nutzung bzw. Nichtnutzung des ÖPNV oder des Fahrrades über Zugangshemmnisse?

    Wie schätzt die Bundesregierung die Bedeutung der Sicherheit für Frauen als Hemmnis für die Nutzung des ÖPNV oder der nichtmotorisierten Mobilität?

37. Die Automobilindustrie beginnt, die Frauen als potentielle Kundinnen zu entdecken. Wagentypen und entsprechende Marketingstrategien werden gezielt auf Noch-Nicht-Autofahrerinnen zugeschnitten. Hält es die Bundesregierung für angebracht, das Umsteigen dieser Frauen auf die Autonutzung zu verhindern?

    Was tut sie dafür?

    Hält die Bundesregierung es für angebracht, um die Kundengruppe Frau im ÖPNV oder bei der Bahn entsprechend zu werben?

E. Offene Fragen

38. Beabsichtigt die Bundesregierung, zielgruppen- und geschlechtsspezifische Untersuchungen und Forschungsvorhaben zum Mobilitätsverhalten und zu Motiven durchzuführen?

    Wenn ja, welche?

    Welche Untersuchungen sind gerade in Arbeit?

    Welchen Stellenwert hat die Frauenforschung in diesem Zusammenhang?

39. Wird die Bundesregierung Modellversuche und Pilotprojekte durchführen, um die Mobilität von Frauen zu verbessern?

    Welche?

    Welche Modellversuche wurden durchgeführt?

    Mit welchem Ergebnis?

    Welche Erfahrungen gibt es im Ausland?

Bonn, den 27. September 1995

Monika Ganseforth
Brigitte Adler
Ingrid Becker-Inglau
Friedhelm Julius Beucher
Dr. Ulrich Böhme
Anni Brandt-Elsweier
Tilo Braune
Edelgard Bulmahn
Ursula Burchardt
Dr. Marliese Dobberthien
Annette Faße
Elke Ferner
Lothar Fischer (Homburg)
Gabriele Fograscher
Arne Fuhrmann
Dr. Peter Glotz
Angelika Graf (Rosenheim)
Klaus Hagemann
Christel Hanewinckel
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Stephan Hilsberg
Ingrid Holzhüter
Lothar Ibrügger
Barbara Imhoff
Gabriele Iwersen
Nicolette Kressl
Thomas Krüger
Horst Kubatschka
Konrad Kunick
Christa Lörcher
Ulrike Mascher
Heide Mattischek
Ursula Mogg
Dr. Edith Niehuis
Doris Odendahl
Günter Oesinghaus
Karin Rehbock-Zureich
Margot von Renesse
Günter Rixe
Siegfried Scheffler
Ursula Schmidt (Aachen)
Heinz Schmitt (Berg)
Dr. Angelica Schwall-Düren
Bodo Seidenthal
Lisa Seuster
Wieland Sorge
Wolfgang Spanier
Antje-Marie Steen
Jörg Tauss
Margitta Terborg
Wolfgang Thierse
Franz Thönnes
Siegfried Vergin
Reinhard Weis (Stendal)
Hildegard Wester
Lydia Westrich
Inge Wettig-Danielmeier
Berthold Wittich
Verena Wohlleben
Hanna Wolf (München)
Dr. Peter Struck
Rudolf Scharping und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333